

舞鶴から希望の京都をつくろう！ ～地域力の創造と市民の幸せを目指す～

京都府議会議員 池田まさよし通信 [第15号]

〒624-0853 舞鶴市南田辺71番地1 TEL:0773-77-1722 FAX:0773-77-1723 ホームページ <http://www.ikedakai.net>

早いものでもう平成二十七年もあとわずかとなりました。皆様におかれましては如何おすごしでしょうか。さて九月定例会は九月十六日に開会され十一月四日の閉会まで、平成二十七年九月補正予算と平成二十六年年度決算認定など審議をしてきました。特に十月七日に設置された決算特別委員会では副委員長として委員会運営にかかわってまいりました。平成二十六年度を振り返りますと、国内の景気や雇用情勢に明るい兆しが見えてきたものの、地域や中小企業には経済効果が十分行きわたっていない状況であり、また、昨年度は、三年連続となる大規模災害が発生するなど、様々な課題が生じた年でありました。

決算特別委員会では、府民の視点に立ち、事務事業の執行が適切にかつ効率的にされているのか、行政効果が上げられているのか、限られた歳入の中で、適切に財政運営が図られているかなど、将来を見据え、幅広い見地から慎重に審査に当



京都府議会議員 池田正義



たるとともに、相次ぐ豪雨災害を受け府民の安心・安全の確保という観点からも、これまでの施策の見直しや対策の確に講じられようとしているか等、調査を行ってまいりました。審査の結果については、まず、歳入面では、景気回復基調を受け、府税収入が約八十二億円増加したものの、依然として厳しい状況にある中で、「府民満足度最大化・京都力結集プラン」に基づく取組みを進め、必要な財源を確保されてまいりました。歳出面では、三年連続の大規模災害への対応など、防災・減災対策にも積極的に取り組まれるとともに、経済・雇用対策等に集中的に取り組みまれ、雇用情勢の改善や中小企業の活性化を図るとともに、「海の京都」をはじめとした事業展開により、観光客の誘客を推進し、地域の活性化、京都産業の発展に取り組まれてきたところであり、このようなことから、平成二十六年年度の財政運営については、大多数の委員から良好であるとの評価が示され、所期の目

的が達成されていると認められたところであり、引き続き健全な財政運営に努め、府域の均衡ある発展のため全力を挙げて取り組んでいきたいと思っております。

平成27年度9月補正予算の概要 総額 61億5,400万円

地域創生への第一歩

- 「クール京都」織物産地創生事業費 7,500万円
- 丹後王国「食のみやこ」冬期誘客促進事業費 7,500万円
- 若者就職支援等推進事業費 1億4,800万円
- 「三つの京都」集客パワー強化事業費 2,700万円

エネルギー対策の推進

- 自立型再生可能エネルギーシステム導入支援事業費 3,200万円

医療・福祉対策の充実

- 京都式地域包括ケア推進費 4億4,900万円
- 地域医療介護総合確保基金積立金 44億9,400万円

災害復旧など

- 土木施設等災害復旧事業費 5億4,000万円



8月23日 嶋満神社の祭礼



8月26日 鹿児島県の茶業視察



8月27日 宮崎県木材利用技術センター視察



8月28日 宮崎県「豚肥杉」を核としたまちづくり 9月26日 ふゆづき出港見送り



10月10日 舞鶴引揚記念館 世界記憶遺産登録



9月26日 ふゆづき出港見送り



10月24日 舞鶴市休日急病診療所 開所式



11月7日 京都ものづくりフェア(京都ハルスプラザ)



11月8日 まいてフェスタ(中総会館にて)



11月10日 府庁にて 海の京都デザインバス(東京線)披露



11月20日 京都府スポーツ特別奨励賞受賞 アレグの皆さんと



11月27日 農商工労働常任委員会出前議会(舞鶴にて)

池田まさよし事務所のご案内

西事務所 (舞鶴市南田辺71番地1)

東事務所 (舞鶴市森本町 29-5)



TEL (0773) 77-1722
FAX (0773) 77-1723
オープン時間 10:00~16:00

TEL (0773) 77-5670
FAX (0773) 77-5671
オープン時間 10:00~16:00
✉ m.ikedai@kyotofugikai.jp

西舞鶴駅より徒歩3分です。京都北部信用金庫舞鶴中央支店、国道27号線をはさんで向かいです。駐車場は事務所前または西駅市営駐車場をご利用下さい。

いつでもお気軽にお立寄りください。市民の皆様からのご意見・ご質問も受け付けております。

九月定例会「地域創生について」総括質疑に立つ！

京都縦貫自動車道全線開通の効果は

【質問】 本年七月全線開通した京都縦貫自動車道に合わせ開催された「海の京都博」の取組状況と、京都縦貫道・舞鶴若狭道・京都第二外環状道路などループとなった高速自動車道路網の交通量の状況はどうか。

【知事答弁】 「海の京都」取組状況は、それぞれの持っている地域の素晴らしき資源を活かし、同時に連携をとり、それを高めていくことが一番の基本になっていきます。その中で、「海の京都博」は、「まいづるまち博」に六万六千人、宮津市の「海のみやこの物語」に三万人の方が参加され、夏休み中の主要観光施設である「丹後王国『食のみやこ』」では、前年比約4.8倍の来場者数を筆頭に主要観光施設は五割増となり、「海の京都博」の効果が大変上がっております。

さらに、この地域を対象にした「プレミアム宿泊券」二万枚も完売し、一日乗り放題バスや三日間定額の周遊ドライブバスなど、どんどん宿泊客の増加につなげていきたく思っています。

各高速道路の交通量ですが、京都縦貫自動車道は、七月十九日から八月三十一日の一日当たり利用台数は、新た

に開通した京丹波わち・丹波IC間で一万二千七百台と推計交通量を上回っておりますし、開通済の区間でいただいた最大七割の増加となりました。シルバークロークでは、約50kmの渋滞、100kmのうち50kmが渋滞した日もありました。そして、京丹波PAに併設された「道の駅 京丹波味夢の里」では、最大十二時間も満車状態が続く状況で交通量は非常にアップしています。また、舞鶴若狭自動車道では、約一割増ですが、昨年海フェスタ開催がありますので、この二期間でみると三割増加となっております、大きな効果も上げております。



LNG基地、パイプラインが新しい未来を築く

【質問】 本府は、本年九月にLNG産地であるアラスカ州と協力関係構築に向けた覚書を交わし、京都舞鶴港を拠点に日本海側で天然ガスを供給する体制整備に向けて、兵庫県と大阪ガス、関西電力などと研究会も設置している。LNG基地の空白地帯となっている日本海側におけるLNG基地やパイプラインの整備は重要課題である。積極的誘致実現に向けての取組について伺いたい。

【知事答弁】 LNG基地や広域パイプラインについては、南海トラフ地震が三十年以内に70%の確率で起こるといわれています。東日本大地震の時、東北がいち早くエネルギー面で供給を復興できたのは、新潟からのパイプラインがあったからです。しかし、今の関西は油断そのもので、このままいくと大変なことになってしまいます。

また、日本海側の基盤整備も遅れている中で、実は表層型メタンハイドレートやロシアやアラスカといったLNGに対する地理的優位性を活かすことができる日本海側にとって、大きな力になるとの考えで活動を開始しました。

その中で九月には、アラスカ州との

覚書を締結し、交流を進めていきたいと考えています。また、パイプラインについても、国やガス事業者、専門家、地元経済界を委員とする研究会を設置し、パイプラインの必要性や敷設ルート、概算費用など主要な論点を示したところ。こちらは、来月中にも中間報告をとりまとめていきたいと思っております。

まだまだ、着手したばかりの構想ですが、うまくいけば京都北部にとって未来が創られるものと考えています。



府北部七市町の連携が地域創生の要

【質問】 昨年十二月に閣議決定された「まち・ひと・しごと創生戦略」において、連携中枢都市圏制度が盛り込まれ、国では、対象都市圏や支援策等の具体化が検討されている。府北部地域は、近隣の中核市と同程度のポテンシャルを有しており、連携中枢都市圏として認められると、さらに地域創生が図られると確信している。その構想について考えを伺いたい。

【知事答弁】 北部地域連携都市圏構想についてですが、「海の京都」の取組の中で、七市町がバラバラに取り組んでいては未来がないとの考えのもと、連携を強化した結果、観光入込客数も大幅に増加し、力を合わせることで成果が図れることを皆さんが実感できました。

その中で打ち出された北部地域連携都市圏構想は、一都市集中ではなく、中小の市町村がそれぞれの特性と資源を活かしながら、相互補完を幅広くやっていくことで、その試みに「海の京都」があるわけです。

しかし、この地域市町村は、いずれも人口が十万人に満たない状況であり、国が持つ連携中枢都市圏制度のような人口二十万人以上の中核都市を必要とする制度に当てはまりません。

私はこのやり方はおかしいと以前より言っており、中小の都市が連携をする中で力を合わせ地域の創生を行っていく都市圏制度を国に強く要望してきました。先日、ようやく国の地方制度調査会の専門小委員会で、連携の一つの方策として、取り上げられるところまでできました。この制度が地域創生のモデルになり、国に認めてもらえるよう努力し、それに基づき七市町を支えていきます。

北陸新幹線、舞鶴ルートで未来へ繋ぐ

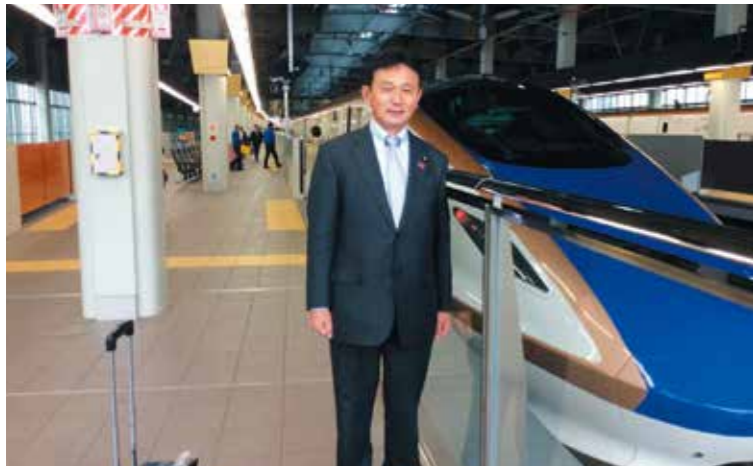
【質問】 北陸新幹線のルートについて、整備計画策定の昭和四十八年当時の状況と現在の状況を踏まえ、小浜から舞鶴、京都を通り、関西国際空港に行くルートを示すべきと考えますが、どうか。

【知事答弁】 北陸新幹線については、湖西線のフリーゲージを国から提示されたのですが、関西として候補に挙げられた三つのルートについて、検討会を設置し、フリーゲージに対する対抗手段として、関西広域連合の意見をまとめたところです。

京都を通る小浜ルートでは、ご指摘の通り、京都北部で舞鶴や綾部・福知山を通らないルートであるため、沿線の需要も小さく、費用対効果も少ないので非常に難しいのではないかと、他の市町村や府県との関係を含めると、やはり米原ルートが一番現実性が高いとの見解を関西広域連合として持ったところです。ただ、何とかそのルートも残すということ、検討会の成果を出させていたいただきました。

その後、フリーゲージの技術的問題で、棚上げになったり、多様なル

ト問題が再燃しており、状況が変わってきています。しかしながら、工法的な実現可能性や整備コストと効果、京都の負担はどうか、並行在来線はどうか、など様々な課題がありますので、高速鉄道網全体の構想をしっかりと示してもらって、その上で意見を述べていきたいと考えています。



府北部地域 連携都市圏構想

圏域全体として 地域価値の向上を図る

人口30万人都市